

Adviesaanvraag dienstregeling 2017

Bijlage bij brief “adviesaanvraag dienstregeling 2017”

1. Inleiding

1.1 Kenmerken dienstregeling 2017 op hoofdlijnen

NS is voornemens om per dienstregeling 2017 een nieuwe basisstructuur te leggen. Hiermee wil NS het aanbod voor reizigers verbeteren, zodat zij sneller en makkelijker kunnen reizen van deur tot deur. NS rijdt meer treinen: op zes trajecten wordt de frequentie verhoogd. Ook wordt de reistijd tussen landsdelen korter, bijvoorbeeld omdat meer binnenlandse Intercity's over de hogesnelheidslijn rijden. Verder krijgen reizigers per saldo meer rechtstreekse verbindingen en worden wachttijden op stations verkort. NS kan deze ambities mede realiseren, omdat in 2016 extra infrastructuur is aangelegd en NS gekozen heeft voor een nieuwe landelijke basis van de dienstregeling om deze infrastructuur te benutten.

NS rijdt meer treinen

NS verdubbelt de frequentie tussen Almere en Schiphol: op dat traject gaan vier Intercity's per uur rijden. Hiermee faciliteert NS de groeiende vervoersvraag tussen Flevoland en de Amsterdamse Zuidas. Ook rijdt NS meer Intercity's tussen Arnhem en Nijmegen, zodat Nijmegen beter bereikbaar wordt vanuit het noorden van Nederland. NS rijdt op vier trajecten meer Sprinters, namelijk tussen Breukelen en Amsterdam, Wijchen en Nijmegen, 's-Hertogenbosch en Oss en tussen Groningen en Assen. Op station Utrecht Leidsche Rijn gaan meer treinen halteren. NS herstelt ook de zes treinen per uur in de spits in Hoorn Kersenboogerd. Hiermee biedt NS niet alleen meer reismogelijkheden, maar verwacht NS zo ook deze drukke trajecten te ontlasten door een hoger aanbod.

Snellere treinreizen

NS grijpt dienstregeling 2017 aan om treinreizen te versnellen. De Intercity tussen Den Haag en Eindhoven rijdt over de hogesnelheidslijn. Doordat de HSL extra wordt benut, zijn reizigers tot negen minuten sneller op hun bestemming. Reizigers die tussen Groningen/Leeuwarden en Den Haag via de Hanzelijn reizen, zijn tot zes minuten sneller, omdat NS de nieuw aangelegde infrastructuur op de Amsterdamse Zuidtak en rond Almere meteen na oplevering gebruikt. Reizigers tussen Amsterdam en het Gooi profiteren hier ook van (tot zes minuten). Reizigers tussen het noorden (Zwolle) en Brabant (Roosendaal) zijn tot zes minuten sneller. Dit zijn significante reistijdversnellingen die mede mogelijk gemaakt zijn door nieuwe infrastructuur.

Minder lang wachten op het station

Reizigers hoeven minder lang te wachten op het station, bijvoorbeeld omdat aansluitingen beter worden of de trein regelmatig verdeeld over het uur vertrekt. Zo is de reistijd Eindhoven – Düsseldorf een kwartier sneller door een betere aansluiting in Venlo. Rond Amersfoort sluiten de treinen beter op elkaar aan waardoor reizigers tot vijftien minuten korter onderweg zijn en meer reismogelijkheden krijgen. Tussen Den Haag en Leiden is de dienstregeling slimmer ontworpen, waardoor acht rechtstreekse reismogelijkheden per uur ontstaan.

Meer rechtstreekse verbindingen

NS wil belangrijke bestemmingen meer rechtstreekse verbindingen bieden, met name in de Amsterdamse regio. Zo krijgt Amsterdam Zuid nieuwe rechtstreekse verbindingen naar bijvoorbeeld Den Haag Laan van NOI, Den Haag HS, Delft, Schiedam en Rotterdam Blaak. Hierdoor wordt de Amsterdamse Zuidas nog beter bereikbaar. Op het traject Hoofddorp – Amsterdam Centraal gaan vier rechtstreekse Sprinters per uur rijden. Reizigers tussen de Zaanstreek en de regio Holendrecht/Amsterdam Bijlmer hoeven minder vaak over te stappen door meer rechtstreekse Sprinters. In de regio Arnhem-Nijmegen rolt NS een netwerk uit dat samen met de regio is ontworpen. Er gaan vier doorgaande Sprinters in deze regio rijden.

Voordelen en nadelen

De benutting van nieuwe infrastructuur en de hogesnelheidslijn biedt veel voordelen voor de reiziger. NS is er echter niet in geslaagd om overal in het land de dienstregeling te verbeteren. Tussen Den Haag en Eindhoven gaan grote groepen reizigers erop vooruit, maar tussen Dordrecht en Breda vermindert de frequentie. Op het moment van schrijven van deze brief wordt hierover nog gesproken. Tussen Almere en Schiphol gaan meer Intercity's rijden, maar door een combinatie van factoren (zie par. 2.6) is de reistijd tussen Utrecht en Almere tijdelijk in één richting vijf minuten langer en kan deze treindienst helaas Utrecht Overvecht tijdelijk niet bedienen. NS versnelt de Intercity Zwolle – Roosendaal waardoor de reistijd tussen noord en zuid afneemt, maar reizigers van Nijmegen Lent, Elst en Arnhem Zuid stappen voortaan over als zij naar Zwolle willen. Reizigers vanuit Venlo en Helmond krijgen een rechtstreekse Intercity richting Den Bosch en Utrecht, terwijl reizigers tussen Venlo en Den Haag voortaan overstappen.

1.2 Samenwerking

Dienstregeling 2017 is een resultaat van gezamenlijke ambities van NS, overheden en reizigers. NS heeft intensief samengewerkt met regionale overheden om tot deze dienstregeling te komen. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar rond Zwolle, waar NS en Arriva elkaar gevonden hebben. Onlangs hebben NS en Arriva ook de resterende details uitgewerkt rond Zwolle (om bijvoorbeeld de spitstreinen in de ochtendspits uit Coevorden goed te faciliteren). NS en de regionale vervoerders hebben ook op andere plekken samengewerkt om aansluitingen te optimaliseren, bijvoorbeeld rond Arnhem.

1.3 Basis voor dienstregeling 2018 en verder

Dienstregeling 2017 is een opmaat naar de dienstregelingen erna, waarin onder andere hoogfrequent vervoer tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven wordt ingevoerd. Waar mogelijk houdt NS bij keuzes rekening met de toekomstvastheid van de dienstregeling als hoogfrequent vervoer wordt ingevoerd.

1.4 Afhankelijkheden

De beschreven dienstregelingswijzigingen zijn de voornemens met betrekking tot de NS-specificaties voor dienstregeling 2017, ten behoeve van de capaciteitsaanvraag van NS aan ProRail. Het realiseren van de voorgenomen specificaties en beschreven effecten, reistijdwinst- of verlies zijn onder voorbehoud van een definitieve capaciteitsverdeling door ProRail, die in augustus 2016 zal plaatsvinden. Ook is NS afhankelijk van lopende gesprekken met (decentrale) overheden.

NS en lenM zijn momenteel nog in gesprek over de precieze dienstregelingsuitwerking van de Intercity Brussel. Nadere informatie volgt separaat.

1.5 Reizigerseffecten

De dienstregelingsvoorstellen zijn voorzien van bijbehorende reizigerseffecten. Deze zijn indicatief en voorlopig. De genoemde getallen betreffen altijd het aantal reizen per gemiddelde werkdag. Ten behoeve van de leesbaarheid wordt zowel de term "reizen" als "reizigers" gebruikt. Bij gebruik van het woord "reizigers" wordt hiermee dus aantal reizen per gemiddelde werkdag bedoeld.

1.6 Uitwerking in de daluren en eerste en laatste treinen

In deze adviesaanvraag gaat NS ook in op de uitwerking in de daluren en de eerste en laatste treinen. Uitgangspunt voor dienstregeling 2017 is een vergelijkbare bediening in deze periode en ten opzichte van 2016. Door minutenwijzigingen kan het exacte tijdstip van de eerste of laatste trein eerder of later zijn (bijvoorbeeld een kwartier eerder en/of later).

NS is afhankelijk van de capaciteitsverdeling van ProRail en dat geldt zeker voor de treinen die in de nachtelijke uren rijden. Dit in verband met het onderhoudsrooster. NS vraagt deze treinen aan. Door de gewijzigde patroontijden kunnen andere dilemma's ontstaan. Waar mogelijk probeert NS rekening te houden met het voorkomen van businzet, omdat dit vaak extra overstappen en een langere reistijd tot een uur oplevert.

1.7 Leeswijzer

In de komende hoofdstukken beschrijft NS per regio de wijzigingen in het betreffende gebied. Ten slotte licht NS enkele afhankelijkheden toe (hoofdstuk 8). De tabellen, basisspooropstellingen (BSO's) en tijdwegdiagrammen (TWD's) zijn separaat bij NS opvraagbaar.

2 Uitwerking in Flevoland, regio Schiphol/Amsterdam en Oude Lijn

2.1 Meer Intercity's tussen Almere en Schiphol

NS verhoogt in dienstregeling 2017 het aantal Intercity's tussen Almere en Schiphol van twee naar vier keer per uur. Dit is mogelijk door de nieuwe in 2016 aangelegde infrastructuur op de Amsterdamse Zuidas. Hiermee speelt NS in op de groeiende vervoersvraag tussen Flevoland, de Zuidas en Schiphol. Hiervan profiteren 10.000 reizigers.

In dienstregeling 2016 rijden de Intercity's tussen Lelystad en Almere vlak achter elkaar aan. In dienstregeling 2017 verbetert de tijdligging over het uur tussen Lelystad en Almere, waardoor reizigers minder lang hoeven te wachten op het station.

De Intercity's tussen Lelystad en Almere rijden vier keer per uur door richting Amsterdam Zuid Schiphol, Leiden en Den Haag. Hiermee wordt ingespeeld op de hogere vervoersvraag naar de Amsterdamse Zuidas dan naar Amsterdam Centraal. Door de extra Intercity naar Amsterdam Zuid en Schiphol, vervalt de rechtstreekse Intercity tussen Lelystad en Amsterdam Centraal. Reizigers tussen deze twee bestemmingen kunnen in Almere cross-platform overstappen (hetzelfde perron aan de overkant) met gelijkblijvende reistijd. De effecten van deze veranderingen voor Lelystad en in het bijzonder in relatie tot de ontwikkeling van Lelystad Airport, worden gemonitord.

De Intercity's tussen Zwolle en Schiphol stoppen niet meer op station Duivendrecht, om daarmee een snellere reistijd tussen het Noorden, Almere en de Randstad te realiseren. De Intercity Lelystad – Almere – Schiphol stopt wel in Duivendrecht. Hiermee behoudt Duivendrecht een Intercityverbinding met Almere en Lelystad.

2.2 In de toekomst ruimte voor extra Intercity's Almere – Amsterdam Centraal

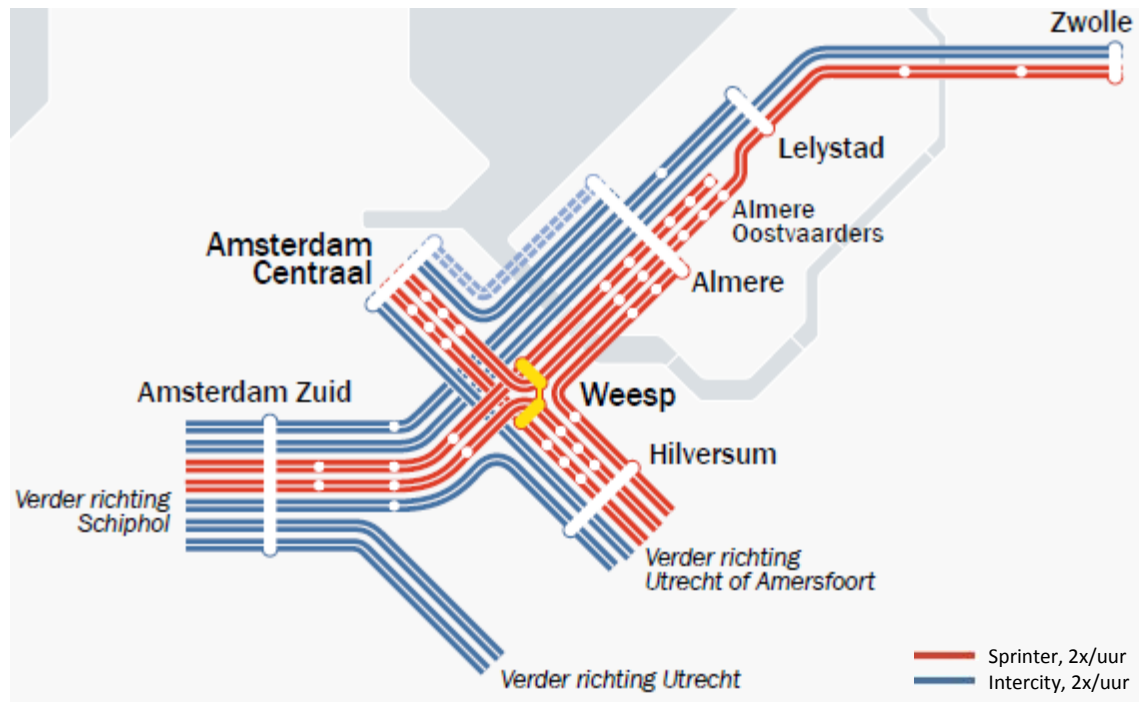
NS heeft in de uitwerking van dienstregeling 2017 alvast capaciteit gereserveerd voor extra Intercity's tussen Almere en Amsterdam Centraal. Hierdoor is voor uitbreiding geen grootschalige dienstregelingswijziging benodigd. NS en de regio monitoren de vervoersvraag op dit traject.

2.3 Intercity Lelystad – Schiphol stopt in Almere Buiten en andere Sprinterbediening

In 2016 wordt een keervoorziening in Almere Centrum gebouwd om extra Intercity's te kunnen rijden tussen Almere en Schiphol. NS benut deze keervoorziening. Daardoor rijden ook twee van de zes Sprinters uit de Randstad niet meer door naar Almere Oostvaarders. De stations Almere Parkwijk en Almere Oostvaarders krijgen de gehele dag een frequentieverlaging. De reistijd richting Utrecht blijft ongeveer gelijk door een goede overstap in Almere Centrum. De Sprinter Utrecht – Almere reed sinds dienstregeling 2013 tijdelijk door naar Almere Oostvaarders in afwachting van de keervoorziening. De situatie per dienstregeling 2017 is voor station Almere Parkwijk en Almere Oostvaarders weer conform dienstregeling 2012 (vier Sprinters per uur).

NS heeft na overleg met regionale overheden besloten dat Almere Buiten de huidige frequentie van zes treinen per uur behoudt. In dienstregeling 2017 wordt Almere Buiten ook bediend door de Intercity Lelystad – Schiphol, conform de wens van regionale overheden. Hiermee krijgen 1.300 reizigers van en naar Almere Buiten een fors snellere reistijd tot elf minuten naar Amsterdam Zuid, Schiphol en de westelijke Randstad.

De treindienst in dienstregeling 2017 in Flevoland en op de Amsterdamse Zuidas ziet er als volgt uit (dit is exclusief de treinen op andere corridors zoals tussen Amsterdam en Utrecht):



2.4 Versnelling Sprinters Amsterdam – Weesp

NS versnelt in dienstregeling 2017 de Sprinters rond Weesp van en naar Amsterdam Centraal. Alle Sprinters van en naar Amsterdam Centraal krijgen in Weesp een kort stationnement. Hiermee versnelt NS de reistijd tussen bijvoorbeeld Amsterdam Centraal en Naarden-Bussum met zes minuten.

NS was ook voornemens om de Sprinters van en naar Schiphol een korter stationnement dan in dienstregeling 2016 te geven. Dit is niet gelukt. Het negatieve effect van de lange stationnementen in Weesp is voor Sprinterreizigers echter beperkter in 2017 ten opzichte van 2016. Dit komt ten eerste door de hogere frequentie tussen Almere en Schiphol, waardoor reizigers tussen Almere Parkwijk en Almere Oostvaarders enerzijds en Amsterdam Zuid en Schiphol anderzijds voor de snelste reis altijd overstappen in Almere Centrum. Ten tweede zorgt de bediening van Almere Buiten met de Intercity Lelystad – Schiphol ervoor dat reizigers tussen Almere Buiten en Duivendrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol het snelst met de Intercity reizen.

2.5 Kortere reistijd tussen Dronten, Kampen Zuid en de westelijke Randstad

De Sprinter Zwolle - Amsterdam Centraal krijgt een gewijzigde tijdsigging, om ruim 600 reizen van en naar Kampen Zuid en Dronten een snellere reistijd van ongeveer 15 minuten met Schiphol en de westelijke Randstad te geven. Om dit te realiseren, is de tijdsigging tussen Lelystad en Zwolle aangepast. Ongeveer 300 reizen per dag van en naar Kampen Zuid en Dronten die in Zwolle overstappen, krijgen een langere reistijd van tien minuten.

2.6 Verbinding Almere – Utrecht

Als gevolg van inpassingsproblemen rond Schiphol en Amsterdam Zuid, het wachten op verbeterde infrastructuur rond Naarden-Bussum en een tijdelijke materieelkrapte waardoor Intercitymaterieel in een Sprinterdienst moet worden ingezet, is de treindienst tussen Utrecht en Almere aangepast.

De reistijd tussen beide steden wordt in één richting, van Utrecht richting Almere, vijf minuten langer en de treindienst Utrecht – Almere kan niet meer stoppen in Utrecht Overvecht. Ongeveer 1.000 huidige reizigers tussen Utrecht Overvecht en het Gooi / Flevoland krijgen een extra overstap en een langere reistijd. Dit is een tijdelijke situatie van circa twee jaar.

De lijnvoering van Sprinters in Flevoland en het Gooi ziet er in dienstregeling 2017 als volgt uit:



2.6 Snellere overstappen in Leiden

De nieuwe 3^e en 4^e Intercity Lelystad – Schiphol – Leiden rijdt per dienstregeling 2017 door richting Dordrecht. Hiermee ontstaan nieuwe rechtstreekse verbindingen van en naar Amsterdam Zuid: bijvoorbeeld tussen Delft en Amsterdam Zuid. NS verwacht dat veel reizigers die werken op de Amsterdamse Zuidas hiervan zullen profiteren, zo zijn de grootste (bij Amsterdam Zuid) en de op een na grootste (bij Den Haag Laan van NOI) kantoorlocaties van Nederland nu rechtstreeks met elkaar verbonden. De Intercity Amsterdam – Vlissingen rijdt via Haarlem.

In Leiden biedt NS een volledige verknoping (dat betekent goede aansluitingen tussen treinen) tussen de Intercity's van en naar Haarlem en van en naar Schiphol. In 2016 bood NS deze volledige knoop nog niet. Dit biedt de volgende voordelen:

- Reizigers vanuit Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft en Den Haag HS kunnen 2x/uur rechtstreeks via Schiphol naar Amsterdam Zuid en Almere/Lelystad reizen en 2x/uur met een overstap. Nu is dat 2x/per uur en altijd met een overstap.
- Reizigers vanuit Dordrecht, Rotterdam en Den Haag HS kunnen 2x/uur rechtstreeks en 2x/uur met overstap in Leiden reizen naar Amsterdam Centraal. Dit is nu 4/x rechtstreeks.
- Reizigers uit Lelystad, Almere, Amsterdam Zuid en Schiphol kunnen 4x/uur in een regelmatige kwartierdienst naar Leiden reizen en voor Den Haag en Rotterdam 2x/uur rechtstreeks en 2x/uur met overstap. Dat is nu 2x/uur, waarbij voor de richting Rotterdam altijd moest worden overgestapt.

Ook de Sprinters rondom Leiden sluiten strakker aan op de Intercity's waardoor reizigers korter onderweg zijn.

De wijzigingen op de corridor Leiden – Schiphol – Almere, hebben ook gevolgen voor de Intercity van en naar Vlissingen. De Intercity Amsterdam – Vlissingen rijdt via Haarlem in plaats van Schiphol. Reizigers tussen Zeeland en Schiphol stappen over in Rotterdam (met de Intercity direct) of in Leiden (cross-platform, dus op hetzelfde perron aan de overkant). De reizigersstroom tussen Zeeland en Schiphol en Amsterdam Zuid bedraagt ongeveer 350 reizen per dag, de reizigersstroom tussen Zeeland, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk bedraagt ongeveer 450 reizen per dag.

2.7 Hoofddorp – Amsterdam van twee naar vier Sprinters per uur

Omdat de Intercity Dordrecht – Schiphol door zal rijden naar Almere en Lelystad in plaats van Amsterdam Centraal, ontstaan kansen om de bediening van Hoofddorp te verbeteren. NS rijdt per dienstregeling 2017 elk kwartier een rechtstreekse Sprinter tussen Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Centraal. Nu rijdt NS twee rechtstreekse Sprinters per uur. Door de extra Sprinters in plaats van de Intercity met hetzelfde bedieningspatroon te rijden, blijft de frequentie tussen Amsterdam Centraal en Schiphol en de tussenliggende stations gelijk ten opzichte van 2016.

Omdat de Intercity Amsterdam – Schiphol is vervangen door een Sprinter, is het logischer om de Sprinters uit de richting Amsterdam Lelylaan na Hoofddorp door te rijden richting Leiden en verder (vier keer per uur in de spits, twee keer per uur in het dal). Hiermee behoudt Amsterdam Lelylaan een rechtstreekse verbinding met Leiden. De extra reistijd tussen beide stations bedraagt vijf tot acht minuten.

2.8 Leiden – Den Haag Centraal: van zes naar acht reismogelijkheden per uur

NS heeft de dienstregeling tussen Leiden en Den Haag Centraal geoptimaliseerd, waardoor het aantal reële reismogelijkheden wordt vergroot van zes naar acht keer per uur. De Intercity haalt de Sprinter op dit traject namelijk niet meer in.

Op station Den Haag HS wordt elk kwartier een snelle overstap geboden tussen de Intercity's van en naar Leiden en de Sprinters Rotterdam – Den Haag HS, conform 2016.

Op station Den Haag Laan van NOI kunnen reizigers overstappen tussen de Sprinter van/naar Leiden en de Intercity van/naar Rotterdam. In dienstregeling 2016 biedt NS deze aansluiting twee keer per uur, met een overstaptijd van vier minuten. Vanaf dienstregeling 2017 biedt NS deze overstap vier keer per uur, met een overstaptijd van vier tot zeven minuten.

2.9 Bediening in de avond en in het weekend rond Weesp

NS heeft onderzocht hoeveel reizigers op de rustige momenten in de trein zitten. In het Gooi reizen 's avonds en in het weekend minder mensen in de trein waardoor de treinen relatief leeg rondrijden. Dit terwijl de Sprinters rond Weesp van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat elk kwartier rijden, ook in het weekend.

NS heeft met consumentenorganisaties in het Locov gesproken over mogelijkheden om de Sprinters rond Weesp 's avonds en in het weekend te verminderen. Zij hebben aangegeven dat een afwijkend patroon onduidelijk is voor reizigers. Ook vonden zij de kwartierdienst tussen Amsterdam Centraal, Weesp en Flevoland belangrijk.

NS stelt daarom het volgende voor:

- NS verhoogt in de avonduren de Intercityfrequentie tussen Almere en Schiphol / Amsterdam Centraal van twee naar vier treinen per uur. Momenteel rijdt de Intercity Zwolle – Schiphol in de avonduren via Amsterdam Centraal en niet via Amsterdam Zuid. In dienstregeling 2017 rijdt de Intercity Zwolle – Schiphol ook in de avonduren via Amsterdam Zuid, waardoor reizigers tussen bijvoorbeeld Lelystad en Schiphol (en verder) op die momenten vijftien minuten sneller op hun bestemming zijn. In aanvulling daarop rijdt de Intercity Almere – Amsterdam Centraal.
- De nieuwe 3^e en 4^e Intercity Lelystad – Almere – Schiphol rijdt op werkdagen en zaterdag tot circa 20:00 uur.
- De frequentie van vier Sprinters per uur tussen Amsterdam Centraal en Weesp (en verder richting Gooi en Flevoland) wordt gehandhaafd in de avonduren en in het weekend.
- De frequentie van vier Sprinters per uur tussen Weesp en Almere Oostvaarders wordt gehandhaafd in de avonduren en in het weekend.
- NS verlaagt de frequentie tussen Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, Hilversum en Utrecht in de avonduren vanaf 20:00 uur van vier treinen per uur naar twee treinen per uur. Dit is vergelijkbaar met de frequenties in de rest van het land. In Weesp en Hilversum kunnen reizigers snel overstappen, waardoor de reistijd voor Sprinterreizigers op dit traject ongeveer gelijk blijft. De trein Utrecht – Hilversum – Almere rijdt tussen Utrecht en Hilversum 's avonds twee keer per uur en stopt dan ook op station Utrecht Overvecht en Hollandse Rading.
- NS monitort de komende twee jaar het aantal reizigers in de avonduren en in het weekend rond Weesp.

2.10 Overige bediening in de daluren

Tussen Zwolle en Lelystad is de tijdligging van de Sprinters veranderd. De eerste Sprinter vertrekt 12 minuten later (5:37 uur) uit Zwolle richting Lelystad. De laatste Sprinter uit Zwolle richting Lelystad vertrekt hierdoor ook 12 minuten later (00:07). In de andere richting is dit precies andersom.

NS rijdt de laatste Sprinter van Weesp naar Lelystad (komende uit Schiphol) op zondagavond tot en met woensdagavond twaalf minuten eerder dan in dienstregeling 2016 als gevolg van het onderhoudsrooster. Hiermee beoogt NS te voorkomen dat de reizigers met de laatste trein in de late avond richting Flevoland extra moeten overstappen en per bus vervoerd moeten worden, met tot bijna drie kwartier extra reistijd.

3 Uitwerking in Noordoost-Nederland

3.1 Robuustere knoop Zwolle en verkorting wachttijd Leeuwarden – Randstad

NS grijpt dienstregeling 2017 aan om de dienstregeling rond Zwolle anders op te zetten. Sinds 2013, met het in gebruik nemen van de Hanzelijn, kreeg de Intercity van en naar Leeuwarden in Zwolle een langere wachttijd dan gewenst om met name de treindienst van en naar Emmen een goede dienstregeling te geven.

NS en Arriva hebben in goed gezamenlijk overleg een nieuw voorstel voor de dienstregeling. De Intercity van en naar Leeuwarden zal drie minuten korter wachten in Zwolle, waardoor de reistijd tussen Leeuwarden en de Randstad korter wordt. Hiermee is een belangrijk knelpunt in de bestaande dienstregeling verzacht. Hiervan profiteren 7.000 reizen.

De aansluiting in Zwolle tussen de treindienst Emmen – Zwolle en de Intercity's van en naar de Hanzelijn wordt juist drie minuten ruimer, zodat reizigers comfortabeler kunnen overstappen. Dit was wenselijk, mede in verband met de looptijd tussen spoor 15/16 en de andere vertreksporen.

Op verzoek van Arriva, staan in de ochtendspits drie NS-Intercity's van Zwolle naar Leeuwarden, nog wel drie minuten langer stil. Hierdoor kunnen drie drukke Arriva-spitstreinen van Coevorden naar Zwolle in een strakke kwartierligging met de treinen vanuit Emmen binnenkomen en wordt voorkomen dat teveel reizigers in de drukke reguliere treinen uit Emmen zitten. Dit is in het belang van de deur tot deur reis van onze reizigers.

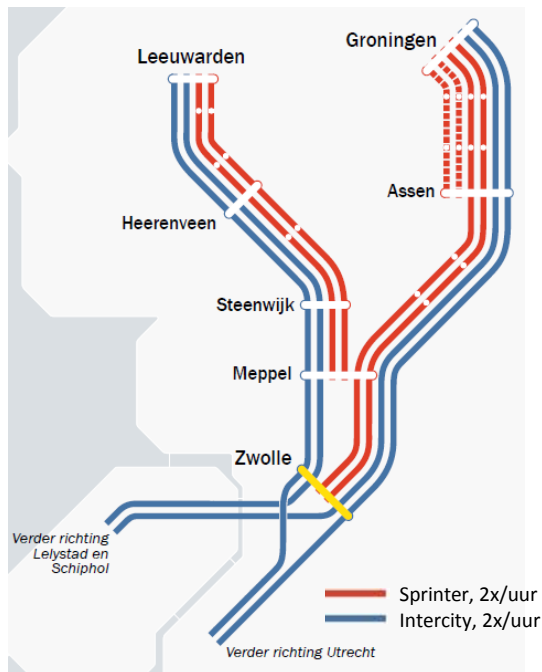
Door het faciliteren van de snellere Intercity van en naar Friesland en beperkingen in de infrastructuur, krijgt de Sprinter Zwolle – Enschede tijdelijk een iets andere tijdligging (eerder vertrek uit Zwolle, drie minuten voor de Intercity naar Roosendaal). Dit betekent dat de aansluiting tussen de Intercity Groningen-Zwolle en de Sprinter Zwolle-Enschede (in zuidelijke richting) tijdelijk verbroken wordt, tot eind 2017 een extra infrastructuur wordt opgeleverd (oostzijde Zwolle, eerste fase Zwolle Spoort). Reizigers tussen Groningen en Twente reizen in 2017 met de Sprinter Groningen-Zwolle. Na oplevering van de extra infrastructuur worden de aansluitingen hersteld.

3.2 Uitbreiding treindienst Zwolle – Leeuwarden

De Provincie Fryslân en NS hebben in 2012 afgesproken om toe te werken naar een dienstregeling met twee Intercity's (stappend te Heerenveen, Steenwijk en Meppel) en twee Sprinters Leeuwarden-Meppel. De plannen zijn maakbaar gebleken doch nadere studie naar de tractie- en energievoorziening (TEV) op Leeuwarden-Meppel leidde recent tot de conclusie dat eerst infrastructurele aanpassingen aan de stroomvoorziening moeten worden uitgevoerd, voordat NS deze dienstregelingsaanpassing kan doorvoeren. Voor de specificatie op dit traject heeft dit geleid tot terugkeer naar de huidige treindienst, gelijk aan dienstregeling 2016. In recent overleg tussen ProRail, NS en Provincie is besproken dat praktijkmetingen in de diverse schakelstations gaan plaatsvinden. Als dit tot een bijgestelde conclusie leidt met betrekking tot de TEV-problemen, kan dit leiden tot herspecificatie van de dienstregeling van NS met twee Intercity's en twee Sprinters, om de beoogde verbeteringen toch eerder in te voeren.

In het nu voorliggende ontwerp biedt de Sprinter Leeuwarden-Meppel te Meppel aansluiting op de Sprinter van/naar Zwolle en wordt dus een aansluiting geboden tussen Steenwijk en Hoogeveen.

De beoogde lijnvoering na uitbreiding van het aantal treinen in Friesland, is als volgt:



3.3 Betere overstappen in Leeuwarden en Groningen

NS en Arriva hebben de aansluitingen in Leeuwarden en Groningen verbeterd. Dit is mogelijk omdat de Intercity's eerder uit Zwolle aankomen en later kunnen vertrekken naar Zwolle, waardoor de overstappen ruimer en beter haalbaar worden.

3.4 Meer treinen tussen Groningen en Assen

NS verhoogt de frequentie tussen Groningen en Assen in de brede spits van twee naar vier Sprinters per uur, zoals eerder afgesproken met de Provincies Groningen en Drenthe. De extra verbinding verbetert de bereikbaarheid van de Groningen verder, omdat NS in de spits tussen Groningen en Assen in totaal zes treinen per uur gaat rijden. Automobilisten krijgen hierdoor een extra alternatief per trein gedurende de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg (A7) in Groningen.

Randvoorwaarde is de oplevering van extra infrastructuur op station Assen: realisatie hiervan is momenteel voorzien in april 2017. Vanaf dan zullen de extra Sprinters rijden, waarvan 2.600 huidige reizigers zullen profiteren.

3.5 Snellere Intercity's tussen Groningen/Leeuwarden en de Randstad

De dienstregeling vanuit Zwolle naar de Randstad is in structuur ongewijzigd. NS handhaaft de vele rechtstreekse reismogelijkheden voor de reiziger. Alternierend (afwisselend) rijden de Intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden het ene half uur via Utrecht Centraal naar Rotterdam Centraal en in het andere halfuur via de Hanzelijn naar Den Haag Centraal. Zoals gezegd is de tijdligging van de knoop Zwolle met twee minuten gewijzigd. NS versnelt ook de Intercity's tussen Zwolle en Den Haag via de Hanzelijn met twee tot drie minuten, door onder andere het gebruik van de nieuwe infrastructuur op de Amsterdamse Zuidas en door het niet meer stoppen in Duivendrecht. Reizigers tussen Leeuwarden en Amsterdam Zuid zijn bijvoorbeeld zes minuten sneller. Van de reistijdverbetering tussen Zwolle en Schiphol/Den Haag profiteren 3.500 reizen per werkdag. In Leiden kunnen reizigers sneller dan vandaag de dag overstappen op de Intercity's richting Den Haag HS en Rotterdam.

Ongeveer 800 reizigers tussen Duivendrecht en Zwolle en noordelijker krijgen een extra reistijd van vijftien minuten. Omdat voor veel reizigers de eindbestemming niet Duivendrecht zelf is, verwachten we dat een deel van de reizigers hun reisbestemming gaat wijzigen in Amsterdam Zuid, zeker na opening van de Noord-Zuidlijn waarmee reizigers makkelijker de stad Amsterdam in kunnen reizen. Reizigers vanuit de richting Zwolle die wel Duivendrecht als eindbestemming hebben, stappen over in Almere.

De Sprinter Zwolle - Amsterdam Centraal krijgt een gewijzigde tijdligging, om ongeveer 600 reizigers van en naar Kampen Zuid en Dronten een snellere reistijd met Schiphol en de westelijke Randstad te geven. Voor reizigers van Kampen Zuid en Dronten naar Amsterdam Centraal wijzigt niets, zij houden de directe Sprinterverbinding. Reizigers tussen Kampen Zuid, Dronten en Zwolle hebben voornamelijk Zwolle als eindbestemming en voor hen is de wijziging ook neutraal. Ongeveer 300 reizigers per dag van en naar Kampen Zuid en Dronten die in Zwolle overstappen, krijgen een langere reistijd van tien minuten.

3.6 Snellere Sprinter Apeldoorn – Enschede

NS versnelt de Sprinter tussen Apeldoorn en Enschede, waardoor deze Sprinter niet meer lang (negen minuten) in Rijssen of Enschede Kennispark hoeft te wachten. Dit was een nadrukkelijke wens van de regionale overheden en consumentenorganisaties in het Locov. NS heeft deze versnelling kunnen doorvoeren door een slimmere spooropstelling in Enschede.

NS versnelt ook het traject Zwolle – Roosendaal, zie daarvoor hoofdstuk 4.

4 Versnelling IJssellijn en meer (rechtstreekse) Sprinters

4.1 Versnelling Intercity Zwolle – Roosendaal

NS versnelt de Intercity Zwolle – Roosendaal op het hele traject. Dit is mogelijk omdat deze Intercity niet meer stopt in Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent. Hierdoor was ook een optimalisatie van de dienstregeling op het traject Nijmegen – Roosendaal mogelijk. Tussen het noorden (de lijn Zwolle – Arnhem) en het zuiden (de lijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch – Roosendaal) ontstaan reistijdwinsten. Zo zijn reizigers tussen Arnhem en 's-Hertogenbosch negen minuten sneller. Ongeveer 10.000 reizigers profiteren van de versnelde Intercity Zwolle – Roosendaal.

4.2 Meer Sprinters Wijchen – Nijmegen en minder overstappen

Tussen Wijchen, Nijmegen en Arnhem rijdt NS vier Sprinters per uur. Hierdoor behouden Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent hun huidige frequentie; NS verhoogt de frequentie tussen Nijmegen en Wijchen overdag van twee naar vier Sprinters per uur. In Arnhem sluiten de Sprinters aan op de Intercity's van en naar Utrecht (die elk kwartier rijden) en de Intercity van en naar Zwolle (die elk half uur rijdt). De Sprinters uit Zutphen rijden door naar Wijchen; de Sprinters uit 's-Hertogenbosch rijden door naar Arnhem. Hierdoor ontstaan meer rechtstreekse verbindingen per Sprinter binnen dit stedelijke gebied van Arnhem tot aan Wijchen waarvan bijna 11.000 reizigers profiteren. De Sprinters rijden tussen Arnhem, Nijmegen en Wijchen vier keer per uur op werkdagen en op zaterdag tot 20:00 uur.

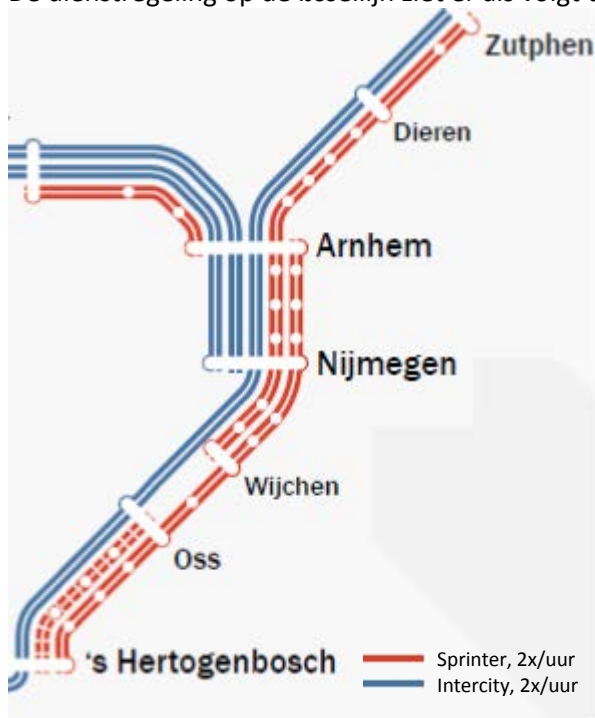
4.3 Inpassing tussen Arnhem en Nijmegen

Tussen Arnhem en Nijmegen rijden veel treinen. NS heeft forse concessies gedaan op het gebied van robuustheid en de materieelinzet. In de tijdligging zoals die voor 2017 geldt, is de wens van de regionale overheid om het Sprintermodel conform het StadsregioRail plan te implementeren gehonoreerd en is eveneens de treindienst Arnhem – Tiel doorgaand ingepast. Dit heeft tot gevolg dat de Intercity's Nijmegen – Utrecht e.v. een lengtebeperking krijgen en dus niet altijd op de gewenste volledige gewenste lengte kunnen rijden. Ook is de uitvoering van de dienstregeling rond Nijmegen kwetsbaar.

4.4 Meer treinen tussen Oss en 's-Hertogenbosch

NS verhoogt de Sprinterfrequentie tussen Oss en 's-Hertogenbosch in de spitsrichting van twee naar vier Sprinters per uur. Hiermee faciliteert NS de groeiende vervoersvraag op dit traject en biedt extra capaciteit aan op dit drukke traject. Ongeveer 3.000 huidige reizigers profiteren van de extra treinen. De Sprinters sluiten in 's-Hertogenbosch aan op de Intercity's van en naar Utrecht, waardoor in de spitsrichting vier reismogelijkheden tussen bijvoorbeeld Rosmalen en Utrecht ontstaan.

De dienstregeling op de IJssellijn ziet er als volgt uit:



5. Intercity Den Haag – Eindhoven en uitwerking Zuid-Nederland

5.1 Versnelling Intercity Den Haag – Eindhoven

NS sluit Den Haag, Tilburg en Eindhoven aan op de hogesnelheidslijn door de Intercity Den Haag – Eindhoven tussen Rotterdam en Breda over de HSL te rijden in plaats van over het conventionele spoor. De benutting van de hogesnelheidslijn voor binnenlandse treinen zorgt ervoor dat veel reizigers sneller op hun bestemming zijn. De reistijdwinst tussen Brabant en de westelijke Randstad loopt op tot negen minuten. In totaal profiteren hiervan ongeveer 12.000 reizigers per dag.

NS biedt goede aansluitingen in Breda en Rotterdam tussen de Intercity's 's-Hertogenbosch – Breda, de Intercity's (direct) over de HSL tussen Breda en Rotterdam en de Intercity direct tussen Rotterdam en Amsterdam. Hierdoor ontstaan nieuwe snelle kwartierdiensten. Zo krijgen reizigers tussen Tilburg en Rotterdam vier snelle reismogelijkheden per uur: twee keer per uur rechtstreeks en twee keer per uur met een overstap in Breda. Ook reizigers van Breda naar Schiphol kunnen elk kwartier reizen: twee keer per uur rechtstreeks, twee keer per uur met een overstap in Rotterdam.

Reizigers kunnen in Breda ook in zeven tot acht minuten overstappen tussen de Intercity direct en de Sprinter Breda – Tilburg – 's-Hertogenbosch. Reizigers tussen bijvoorbeeld Schiphol en Tilburg Universiteit zijn hierdoor een kwartier sneller op hun bestemming, waarvan in totaal ongeveer 500 reizen per dag profiteren.

De Intercity's tussen Tilburg en Breda rijden in een vergelijkbare verdeling over het uur in vergelijkbaar met dienstregeling 2017. In het grootste interval-gat rijdt de Sprinter.

In Tilburg biedt NS in beide richtingen aansluiting van zes minuten tussen de Intercity uit Roosendaal en de Sprinter naar Eindhoven. Hiermee is de verbroken aansluiting van dienstregeling 2016 hersteld. In Tilburg is de overstap van de Sprinter uit Breda op de Intercity naar Eindhoven negen tot dertien minuten. Dit is een verbetering van 12 tot 16 minuten ten opzichte van de huidige lijnvoering, waar ongeveer 750 reizen per dag van profiteren.

5.2 Bediening Dordrecht

Deze veranderingen hebben effect voor de bediening van Dordrecht. Omdat NS de treindienst tussen Den Haag en Eindhoven versnelt en deels over de hogesnelheidslijn rijdt, kan deze trein niet meer in Dordrecht stoppen (want Dordrecht ligt niet aan de HSL).

Vanuit Dordrecht rijdt NS vier keer per uur (elk kwartier) een Intercity richting Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, waarvan twee per uur via Haarlem en twee per uur via Schiphol. In Leiden biedt NS goede aansluitingen waardoor er vier reismogelijkheden per uur tussen Dordrecht enerzijds en Schiphol/Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal anderzijds worden geboden. Ook rijdt NS vier keer per uur (elk kwartier) een Sprinter richting Rotterdam en Den Haag Centraal. Ten noorden van Dordrecht blijven er dus in totaal acht treinen per uur rijden.

Tussen Dordrecht en Roosendaal rijdt NS twee Intercity's en twee Sprinters per uur.

De huidige Intercitydienst tussen Dordrecht en Breda vervalt, omdat de treindienst Den Haag – Eindhoven over de HSL gaat rijden. Ongeveer 4.000 reizen per dag krijgen een overstap en/of langere reistijd. Tussen Dordrecht en Breda blijven conform dienstregeling 2016 sowieso twee Sprinters per uur rijden: NS rijdt deze Sprinter na Breda door richting Tilburg en 's-Hertogenbosch. Ongeveer zestig procent van de huidige Intercityreizigers tussen Dordrecht en Brabant behoudt daarmee een directe reismogelijkheid. Ook krijgen Dordrecht en Dordrecht Zuid hiermee een rechtstreekse verbinding met Tilburg Universiteit.

Om de rechtstreekse Sprinter Dordrecht – 's-Hertogenbosch te realiseren, worden de Sprinters in Dordrecht geknipt. Dit is namelijk nodig ten behoeve van een maakbare en een efficiënte materieelinzet. Reizigers uit bijvoorbeeld Oudenbosch richting Rotterdam stappen net als in 2016 in Dordrecht over op de Intercity. De overstaptijd in Dordrecht tussen de Intercity's van en naar Rotterdam en de Sprinter Dordrecht – Breda bedraagt vier tot zes minuten. Als gevolg van inpassing van goederentreinen, liggen de treinen tussen Dordrecht – Breda/Rosendaal niet in een tijdligging van exacte halve uren.

lenM heeft NS verzocht te onderzoeken of het mogelijk is om één keer per uur een Intercityverbinding aan te bieden tussen Dordrecht en Breda. NS heeft hierop gestudeerd en dit lijkt maakbaar in de dienstregeling. De treindienst is commercieel gezien echter nog niet haalbaar. Ten tijde van deze adviesaanvraag is nog niet bekend of deze Intercityverbinding wordt gerealiseerd, omdat het overleg over de financiering van deze trein nog niet is afgerond.

NS heeft gedurende het ontwerp met Arriva samengewerkt om de aansluitingen in Dordrecht tussen treinen van en naar Gorinchem en Geldermalsen en de treinen van NS zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De overstappen tussen de Merwedelingelijn en Rotterdam bedraagt drie (cross-platform) tot vier minuten (één perronverschil). Reizigers tussen de Merwedelingelijn en Breda stappen in vijf tot acht minuten over.

5.3 Venlo – Eindhoven

Omdat de huidige Intercity Den Haag – Venlo tussen Den Haag en Eindhoven over de HSL rijdt, keert deze treindienst in Eindhoven. Daarom rijdt de Intercity Venlo – Eindhoven door richting Schiphol, in plaats van Den Haag. Reizigers uit Venlo, Helmond en Deurne krijgen hiermee een rechtstreekse Intercity met 's-Hertogenbosch, Utrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol.

De Intercity Den Haag – Eindhoven en Eindhoven – Venlo sluiten in Eindhoven op elkaar aan door middel van een overstap van twee tot zes minuten (afhankelijk van de richting) op hetzelfde perron aan de overkant (cross-platform). Iets meer dan 3.000 reizigers profiteren hiermee ook mee van de reistijdversnelling en zijn tot zeven minuten korter onderweg, weliswaar met een overstap.

Het aantal reizigers op de corridor Venlo – Eindhoven richting Tilburg, Breda en de zuidelijke Randstad (iets meer dan 3.000 reizen per dag) is momenteel ruim groter dan de reizigersstroom naar 's-Hertogenbosch, Utrecht en Amsterdamse regio (ongeveer 2.000 reizen per dag). De verwachting is dat met het introduceren van de rechtstreekse verbinding Venlo – Utrecht/Amsterdam het aantal reizigers op deze relatie zal groeien en groter wordt dan het huidige aantal reizigers van en naar Tilburg/Breda/Zuidelijke Randstad. Toch zal de verandering voor de bestaande reizigers even wennen zijn.

De Sprinter Deurne – Eindhoven sluit in Eindhoven aan op de Intercity richting Utrecht en Amsterdam. De Intercity Venlo – Eindhoven combineert en splits in Eindhoven met de Intercity Heerlen – Schiphol. Dit betekent dus dat de Intercity uit Schiphol in Eindhoven wordt gesplitst in twee delen, waarvan één deel doorrijdt naar Venlo en het andere deel doorrijdt naar Heerlen. Op de momenten in de avonden waarop laatstgenoemde trein niet rijdt, rijdt NS een losse Intercity Venlo – Eindhoven met dezelfde dienstregeling als overdag. Hierdoor worden de overstappen van en naar Den Haag altijd geboden.

5.4 Uitwerking in en rond Eindhoven

NS heeft prioriteit gegeven aan de overstap in Eindhoven tussen Den Haag en Venlo. Hiermee ontstaat tevens een overstap van zeven minuten aan de overzijde van hetzelfde perron (cross-platform) voor reizigers uit de richting Den Haag richting Weert, Roermond, Sittard en Heerlen. Tien minuten later vertrekt de Intercity naar Maastricht. De overstap in Eindhoven op de relatie Den Haag – Maastricht (900 reizen per dag) wordt hierdoor bijna twintig minuten langer dan in dienstregeling 2016. Dit komt omdat prioriteit is gegeven aan de verbinding Den Haag – Venlo en de aansluiting in Venlo van en naar Duitsland. De versnelling tussen Den Haag en Eindhoven reduceert het reistijdverlies op deze route met negen minuten.

Als gevolg van het combineren en splitsen in Eindhoven, rijden de Intercity's tussen Eindhoven en Sittard in een 10/20-verdeling over het uur in plaats van een kwartierligging. In het grootste 'gat' rijdt de Sprinter Eindhoven – Weert.

NS herstelt de rechtstreekse Sprinter Weert – Tilburg Universiteit. Hiervan profiteren circa 500 reizen per dag.

De Sprinter tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch wordt in Boxtel ingehaald door een Intercity. Dit was noodzakelijk om een maakbare dienstregeling rondom Vught te realiseren. Ongeveer 4.000 doorgaande reizigers in deze Sprinter krijgen hierdoor een extra reistijd van zes minuten. Dit zijn reizigers tussen de stations Eindhoven Strijp-S of Best en 's-Hertogenbosch en de reizigers tussen Eindhoven en Vught. Rond Vught aansluiting wordt extra infrastructuur aangelegd (vrije kruising), waarmee deze situatie naar verwachting verholpen kan worden.

5.5 Sneller onderweg door kortere overstappen in Venlo

NS maakt gebruik van de veranderingen tussen Den Haag en Eindhoven, om ook verbeteringen door te voeren voor reizigers die in Venlo overstappen. In Venlo kunnen reizigers tussen de Maaslijn (spoorlijn Nijmegen – Venlo – Roermond) en de Intercity's van en naar Eindhoven snel (drie tot acht minuten) en op hetzelfde perron overstappen. Hierdoor ontstaan reistijdwinsten tot twintig minuten tussen de Maaslijn en Eindhoven.

Reizigers tussen Eindhoven en Düsseldorf zijn ongeveer een kwartier sneller, omdat de overstappen in Venlo zijn verkort. De reistijd tussen Den Haag en Düsseldorf is ongeveer met 25 minuten verkort. NS heeft de ambitie om de treindienst Eindhoven – Düsseldorf verder te verbeteren. Daarbij is de huidige infrastructuur beperkend.

5.6 Overige aansluitingen in Limburg en grensoverschrijdende treindiensten

NS wil de reiziger een goede reis van deur tot deur bieden. In Limburg biedt NS na overleg met de regionale vervoerder en de provincie daarom goede overstappen tussen NS-Intercity's en regionale treinen, waardoor reizigers snel kunnen reizen. De voorlopige uitwerking is als volgt (de aansluitingen die in één richting worden beschreven, gelden altijd in beide richtingen):

- *Roermond*: Overstappen van vier tot zes minuten tussen de Intercity's uit Amsterdam en de stoptreinen naar Nijmegen en Maastricht. De Intercity's uit Maastricht bieden overstappen van acht tot tien minuten op de treinen naar Nijmegen.
- *Sittard*: Overstappen van vier minuten tussen de Intercity's uit Amsterdam en de stoptreinen naar Heerlen en Kerkrade.
- *Maastricht*: Behoud van de overstap van ongeveer een kwartier in Maastricht tussen de Intercity uit Maastricht en de stoptrein naar Luik.
- *Heerlen*: overstappen van zes tot zeven minuten vanuit Utrecht op de stoptrein naar Maastricht.
- Heerlen/Sittard: reizigers tussen Eindhoven en Herzogenrath reizen het snelst door in Sittard over te stappen op de stoptrein richting Heerlen. De Intercity van en naar Schiphol biedt geen aansluiting meer op de stoptrein van en naar Herzogenrath. Dit komt omdat gekozen is voor bovenstaande aansluitingen.

5.7 Zeeland

De wijzigingen op de corridor Leiden – Schiphol – Almere, hebben ook gevolgen voor de Intercity van en naar Vlissingen. De Intercity Amsterdam – Vlissingen rijdt via Haarlem in plaats van Schiphol. Reizigers tussen Zeeland en Schiphol stappen over in Rotterdam (met de Intercity direct) of in Leiden (cross-platform, dus op hetzelfde perron aan de overkant).

De reizigersstroom tussen Zeeland en Schiphol en Amsterdam Zuid bedraagt ongeveer 350 reizen per dag, de reizigersstroom tussen Zeeland, Haarlem en Amsterdam Sloterdijk bedraagt ongeveer 450 reizen per dag.

Veel reizigers van en naar Zeeland stappen in Roosendaal over op de Intercity van en naar Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch. Deze overstap wordt gemaakt door 3.700 reizigers per dag. NS verkort deze aansluiting in 2017 van dertien minuten naar vier tot vijf minuten waardoor veel reizigers sneller op hun bestemming zijn. Door andere wensen van goederenvervoerders én het kunnen bieden van deze (verkorte) aansluiting, zal de Intercity Zeeland – Amsterdam langer in Roosendaal halteren. Hierdoor wordt de reistijd Vlissingen – Rotterdam vier tot vijf minuten langer.

5.8 's-Hertogenbosch

In 's-Hertogenbosch rijden de Sprinters uit Utrecht niet meer door richting Tilburg. Dit is enerzijds om een rechtstreekse Sprinter Dordrecht – Tilburg – 's-Hertogenbosch te realiseren en anderzijds om de materieelinzet van Sprinters efficiënter in te zetten ten behoeve van de vervoerscapaciteit. Ongeveer 2.200 reizen per dag krijgen een extra overstap. De meeste reizigers tussen Tilburg en Utrecht stappen nu altijd al over in 's-Hertogenbosch, omdat dit sneller is dan de doorgaande Sprinter. Deze overstappen zijn in dienstregeling 2017 verkort ten opzichte van dienstregeling 2016.

5.9 Bediening in de daluren

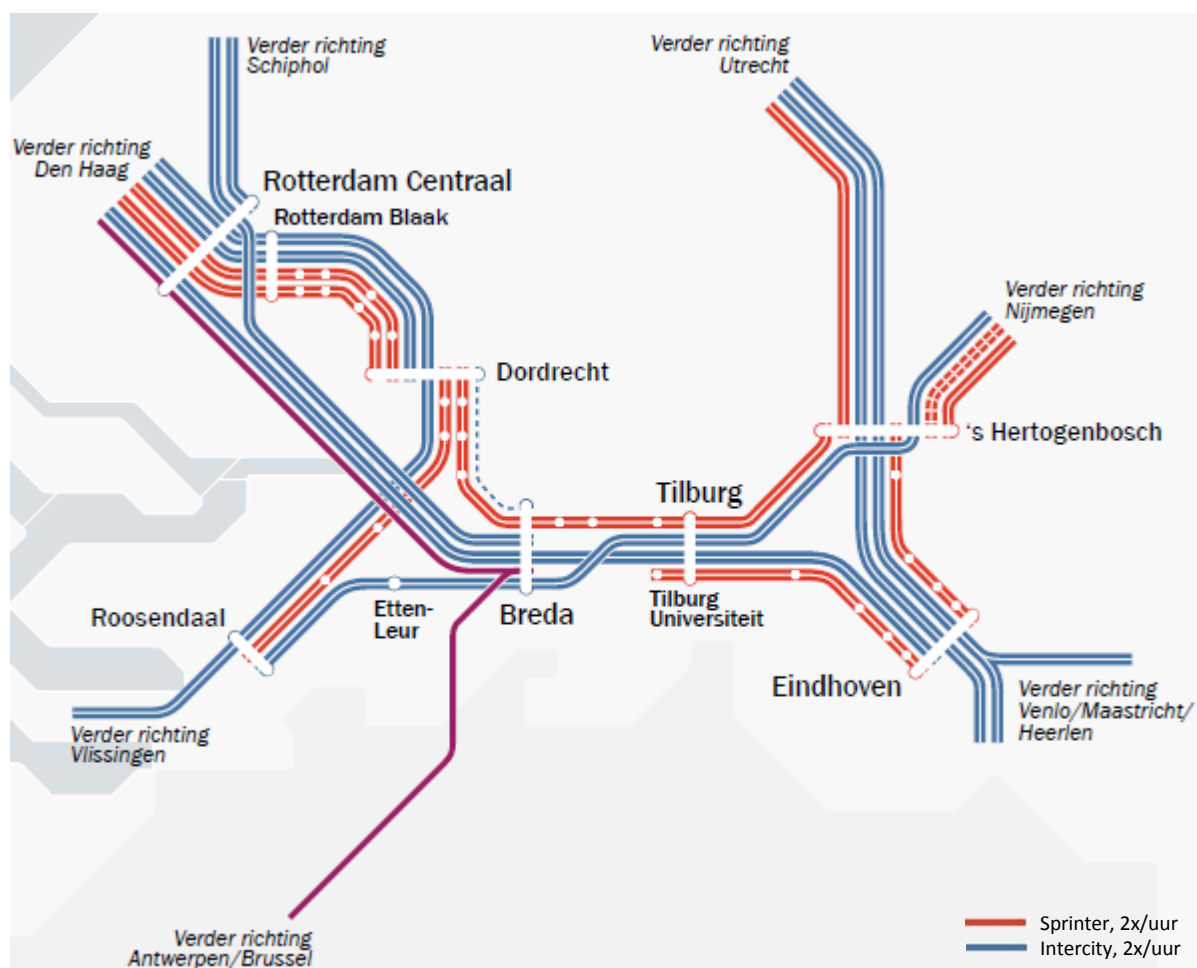
Zoals in hoofdstuk 1 is toegelicht, is het uitgangspunt een gelijke bediening wat betreft eerste- en laatste treinen als in 2016. Op een aantal trajecten wijzigt de dienstregeling, zodat ook de bediening in het dal wijzigt. Zo zal de Sprinter Dordrecht – Breda ook in de avonduren en in het weekend elk half uur rijden. De eerste Sprinter op zondag van Dordrecht naar Breda rijdt eerder, om in Breda een aansluiting te bieden op de eerste Intercity richting Eindhoven.

In de avonduren gaat de frequentie op de Oude Lijn terug naar twee keer per uur, conform 2016. De uitsnijding in de late avond is zo ontworpen, dat de snelle overstappen in Den Haag Laan van NOI en Den Haag HS blijven gehandhaafd.

Op de momenten in de avonduren dat de Intercity Schiphol – Venlo/Heerlen niet meer rijdt, rijdt NS een losse Intercity Eindhoven – Venlo. Deze dienstregeling van deze trein is gelijk, zodat deze trein de hele dag een overstap van en naar Den Haag biedt. Tussen Sittard en Heerlen rijdt NS ook in de avonduren twee keer per uur een Intercity.

De tijdligging van de Intercity Vlissingen – Amsterdam verschuift. De laatste trein vanuit Zeeland richting de Randstad zal later dan in 2016 vertrekken. Dit geldt ook voor laatste trein vanuit de Randstad naar Zeeland.

De lijnvoering in Brabant zal er in totaal als volgt uit zien:



6. Uitwerking Sprinters in de regio Amsterdam, Utrecht en Amersfoort

6.1 Frequentieverhoging Breukelen – Amsterdam

NS verhoogt de frequentie overdag tussen Breukelen en Amsterdam Centraal van twee naar vier Sprinters per uur. Hiermee profiteren dagelijks 5.500 reizen van een frequentieverhoging. NS realiseert dit door de Sprinter Rhenen – Breukelen door te rijden naar Amsterdam Centraal, die vervolgens doorrijdt naar Uitgeest. Hiermee krijgen reizigers vaker een rechtstreekse verbinding. Met name de regio Amsterdam Zuidoost (omgeving Holendrecht en Bijlmer) zal hierdoor vanuit noordelijke en zuidelijke richting beter bereikbaar zijn.

Tussen Amsterdam en Breukelen rijden de Sprinters elk kwartier, net zoals tussen Utrecht en Veenendaal.

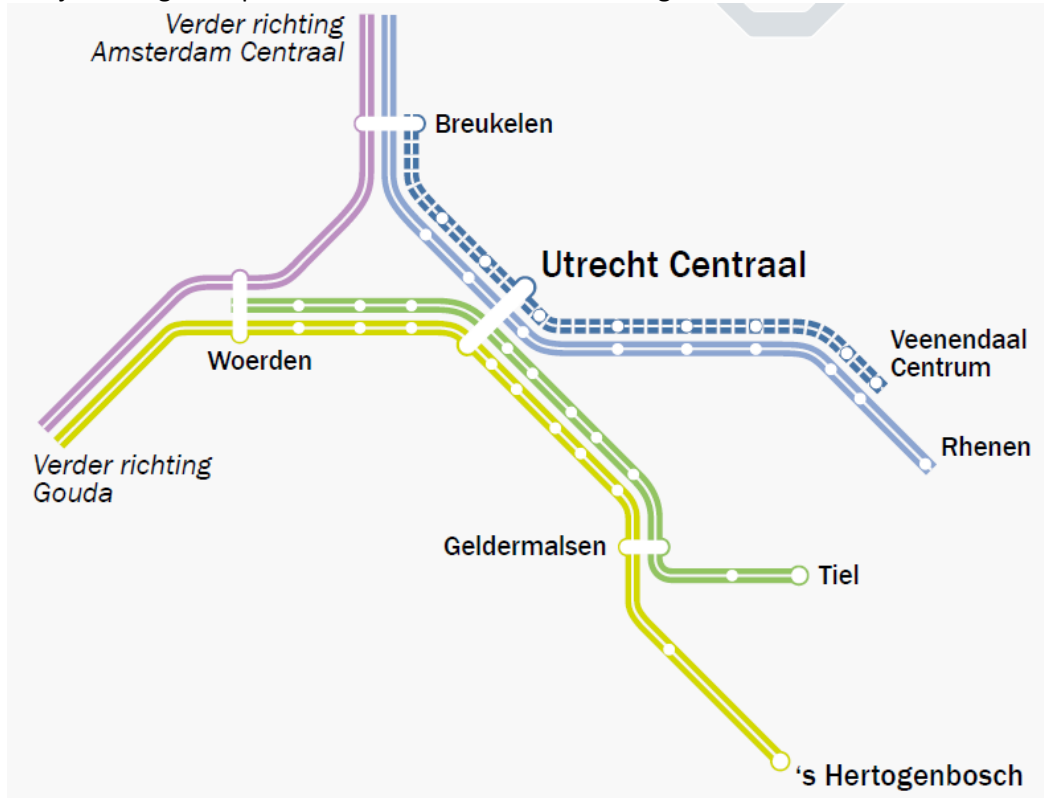
Voor NS is deze frequentieverhoging in combinatie met snelle Sprinters die elk kwartier rijden, erg gewenst. De combinatie van extra Sprinters, gewenste kwartierliggingen en goederentreinen leidde echter tot een inpassingsvraagstuk rondom Breukelen. Ergens op het traject moest een langere stilstand worden ingepast. NS heeft verschillende opties voor deze langere wachttijd bekeken (zoals in Maarssen, Breukelen of Utrecht) en getoetst op doorgaande reizigersaantallen. NS kiest ervoor om de extra Sprinters Amsterdam – Breukelen wel te rijden, de reistijd Maarssen – Amsterdam zo snel mogelijk te houden en tussen Amsterdam en Breukelen en tussen Utrecht en Veenendaal elk kwartier te rijden. De Sprinter Uitgeest – Rhenen krijgt een langere wachttijd in Utrecht Centraal van zeven minuten (in zuidelijke richting) tot dertien minuten (in noordelijke richting). In totaal profiteren hiervan de meeste reizigers, mede gezien het lage aantal doorgaande reizigers van gemiddeld vijf per trein. Overigens heeft de Spits-Sprinter Breukelen – Utrecht – Veenendaal Centrum wel een kort stationnement in Utrecht Centraal.

6.2 Frequentieverhoging Utrecht Leidsche Rijn

NS verhoogt de bedieningsfrequentie van station Utrecht Leidsche Rijn van twee naar vier Sprinters per uur. NS verwacht dat hiermee in 2017 ongeveer 2.000 reizen gaan profiteren. In combinatie met de volledige bediening van Utrecht Vaartsche Rijn en snelle doorgaande verbindingen over Utrecht Centraal zet NS hiermee een volgende stap in Randstadspoor tussen Vleuten en Geldermalsen (VleuGel).

Tussen Geldermalsen, Utrecht en Woerden rijdt elk kwartier een doorgaande Sprinter met korte stationnementen. Om de frequentieverhoging van Utrecht Leidsche Rijn in combinatie met elk kwartier een Sprinter en een kort stationnement in Utrecht Centraal en de andere stations mogelijk te maken, zal de Sprinter Utrecht – Den Haag in Woerden acht minuten stilstaan op station Woerden. Op dit station is het aantal doorgaande reizigers het laagst. NS heeft wel een aansluiting in Woerden gecreëerd om dit op te lossen. Reizigers van bijvoorbeeld Vleuten naar Gouda Goverwelle die de extra reistijd grotendeels willen vermijden, kunnen in Woerden overstappen op de Sprinter Breukelen – Rotterdam. Ongeveer 400 reizigers krijgen een langere wachttijd of kunnen dus overstappen op station Woerden. Zodra de integrale viersporigheid gereed is tussen Utrecht en Woerden, bij de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, ontstaan mogelijkheden om Utrecht Leidsche Rijn vier keer per uur te bedienen zonder langere wachttijd in Woerden.

De lijnvoering van Sprinters rond Utrecht ziet er als volgt uit:



6.3 Kortere overstappen en meer reismogelijkheden rond Amersfoort

NS heeft de Sprinters rond Amersfoort een andere dienstregeling gegeven. Hiermee wordt de overstap tussen de Sprinter Zwolle – Amersfoort en de Sprinter Amersfoort – Amsterdam verkort. Reizigers tussen bijvoorbeeld Harderwijk en het Gooi zijn hierdoor vijftien minuten sneller.

Amersfoort Vathorst krijgt elk kwartier een trein richting het westen, in plaats van twee Sprinters die kort na elkaar rijden. Hiermee verhoogt NS ook het aantal reismogelijkheden voor deze reizigers: bijvoorbeeld tussen Amersfoort Vathorst en Utrecht van twee naar vier keer per uur. Hiervan profiteren ruim 600 reizen.

Omdat de Sprinter tussen Amersfoort en Hilversum een andere tijdsigging heeft gekregen, krijgt de Sprinter Utrecht – Soest in Baarn een aansluiting van 15 minuten op de Sprinter van en naar Amersfoort en 30 minuten op de Sprinter van en naar Hilversum. Die eerste is een kwartier korter dan in 2016 maar de laatste genoemde overstap een kwartier langer dan 2016. Hiervan ondervinden in totaal ongeveer 150 reizen per dag nadeel van.

7. Uitwerking Noord Holland

7.1 Bediening Heiloo

In dienstregeling 2016 biedt NS het station Heiloo niet de gehele dag dezelfde dienstregeling aan. Overdag stopt de Intercity Alkmaar – Maastricht op dit station. Op de momenten dat deze Intercity in de avonden en op zondag niet rijdt, bedient de Intercity Den Helder – Nijmegen dit station waardoor reizigers een kwartier eerder of later moeten vertrekken van en naar Heiloo.

NS stelt voor om de Intercity Den Helder – Nijmegen altijd in Heiloo te laten stoppen. De Intercity Alkmaar – Maastricht stopt niet meer op dit station. Dit heeft twee voordelen. Ten eerste krijgen reizigers de gehele dag een herkenbare dienstregeling. Ten tweede ontstaat er een hele dag een rechtstreekse (en tot ruim tien minuten snellere) verbinding tussen Heiloo en de stations tussen Alkmaar en Den Helder.

7.2 Intercity Haarlem – Alkmaar

Sinds dienstregeling 2016 stopt de Spits-Intercity Haarlem – Alkmaar tussendoor enkel nog in Beverwijk. NS heeft voor dienstregeling 2017 gezocht naar optimalisatie in de dienstregeling van deze Intercity om deels weer terug te gaan naar het bedieningspatroon van dienstregeling 2015 toen deze trein ook nog in Uitgeest, Castricum en Heiloo stopte. Uitgangspunt van deze verkenning is het behoud van de aansluiting in Haarlem op de Intercity's van en naar Leiden.

NS heeft ruimte gevonden om de Spits-Intercity Haarlem – Alkmaar weer in Heiloo en Castricum te laten stoppen, conform regionale wens. Hiermee kunnen deze reizigers in de spits sneller van en naar Haarlem reizen. Ook verbetert de verdeling van de vervoerscapaciteit op dit traject. De reistijd van deze Intercity neemt door de twee extra halteringen met ongeveer vijf minuten toe. De reistijd in de richting Alkmaar – Den Haag op het totale traject is hiermee conform dienstregeling 2015 en in voorgaande jaren.

Reizigers ten noorden van Alkmaar die richting Haarlem reizen, kunnen in Alkmaar snel overstappen vanuit de Intercity Schagen – Alkmaar op de Intercity richting Haarlem (en in de avondspits in de andere richting).

7.3 Herstel bediening Hoorn Kersenboogerd en betrouwbaardere dienstregeling

Alle (spits-)Intercity's stoppen op station Hoorn Kersenboogerd. NS herstelt hiermee de bediening van vier Intercity's per uur, die enkele jaren niet (volledig) mogelijk was. De vervoercapaciteit op dit traject groeit hiermee.

De Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd zal in Hoorn Kersenboogerd een ruime kering hebben. Hiermee verbetert NS de punctualiteit en de betrouwbaarheid van deze treindienst.

Sinds enkele jaren was er een logistieke doorkoppeling tussen de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal en de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort, met een haltering van acht minuten in Amsterdam Centraal. Ten behoeve van een maakbare dienstregeling op en rond Amsterdam Centraal, is deze logistieke doorkoppeling in dienstregeling 2017 niet meer aanwezig. Reizigers ondervinden hier geen extra reistijd van, maar wel een extra overstap.

7.4 Haarlem – Amsterdam

In Amsterdam Centraal sluiten de Intercity's van en naar Utrecht Centraal aan op de Sprinters van en naar Haarlem en niet meer op de Intercity's van en naar Haarlem. Dit betekent dat reizigers tussen Haarlem Spaarnwoude en Halfweg-Zwanenburg enerzijds en Amsterdam Amstel en Utrecht anderzijds acht minuten sneller onderweg zijn. De reistijd Haarlem – Utrecht wordt twee tot vier minuten langer (afhankelijk van de richting). Bij de invoering van zes Intercity's per uur tussen Amsterdam en Utrecht, zal dit laatste naar verwachting worden hersteld.

8. Van capaciteitsaanvraag naar start nieuwe dienstregeling

8.1 Onderhoudsrooster (sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail)

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. De contouren van het onderhoudsrooster voor het jaar 2017 lijken op die van 2016. De intentie van NS is om de inpassing van treinen en vervangende inzet van bussen rondom het onderhoudsrooster vergelijkbaar met 2016 uit te voeren. Maar waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers.

8.2 Materieelinzet

NS bepaalt de komende maanden welk materieeltype per route wordt ingezet in 2017. In deze adviesaanvraag worden de termen "Sprinter" en "Intercity" gebruikt voor de te verwachte materieelinzet.

In het Sprintersegment is het niet mogelijk om overal geschikt materieel in te zetten. De dienstregeling vraagt op vele trajecten om snel materieel, terwijl op sommige trajecten trager materieel moeten worden ingezet. Dit leidt mogelijk op sommige trajecten tot een aanpassing van de dienstregeling. Ook wil NS de materieelinzet zo efficiënt mogelijk inzetten voor een zo optimaal mogelijke vervoerscapaciteit. Het proces van analyse en keuzes hiertoe is in volle gang.

8.3 Gesprekken met overheden

NS is met lenM en/of een aantal regionale overheden nog in gesprek over dienstregeling 2017. Dit geldt bijvoorbeeld voor een Intercity Dordrecht – Breda, uitbreiding van de treindienst Meppel – Leeuwarden, het afgelopen contract tussen Almelo en Enschede, de treindienst Leiden – Alphen a/d Rijn en nachttreinen. De uitkomsten van deze gesprekken kunnen leiden tot een wijziging van de specificaties.

8.4 Van adviesaanvraag naar invoering

Net als bij dienstregeling 2016 kan dienstregeling 2017 nog mutaties ondergaan, als gevolg van inpassing van de dienstregeling van andere (goederen)vervoerders en regionale vervoerders.

De adviesaanvraag is gericht op het presenteren van de plannen voor de capaciteitsaanvraag. De uiteindelijke dienstregeling is onder voorbehoud van de capaciteitsverdeling van ProRail. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden.

Op enkele trajecten kan de capaciteitsaanvraag van NS mogelijk raken met die van andere vervoerders. Hierdoor kan de dienstregeling er anders uitzien dan in de specificaties. Dit voorbehoud geldt in het bijzonder voor de trajecten:

- Amsterdam – Breukelen – Utrecht: inpassing van ICE en Sprinters met goederentreinen.
- Tilburg Universiteit – Tilburg: inpassing Sprinters en Intercity's met goederentreinen.
- Rotterdam – Dordrecht – Roosendaal: inpassing Sprinters en Intercity's met goederentreinen.
- Inpassing Eurostar.
- Deventer – Almelo – Enschede: inpassing Sprinter met goederentreinen.
- Leiden – Haarlem: inpassing Sprinter met goederentreinen.
- 's-Hertogenbosch: spooropstelling.